

6. 1. Zur Frage des Verschuldens der Eisenbahn, wenn eine leicht verderbliche Ware unterwegs liegen bleibt.  
2. Welche Folgen hat die durch die Bekanntmachung vom 10. August 1914 (RGBl. S. 368) erfolgte Aufhebung der Lieferfristen für die Haftung der Eisenbahn aus Verschulden?

§OB. § 459.

I. Zivilsenat. Ur. v. 31. März 1920 i. S. S. S. (Rl.) w. preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.) I 13/20

- I. Landgericht Hamburg.  
II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 22. Oktober 1918 wurde in Cuxhaven ein Waggon Krabben zur Versendung an die Klägerin aufgegeben. Der Waggon war am 24. Oktober nachmittags 3 Uhr in Altona zur Entladung bereit. Bei ihrer Ankunft waren die Krabben verdorben, so daß sie nur noch zu Futtermitteln verwendet werden konnten. Der dadurch der Klägerin entstandene Schaden betrug 4268,75 M.

Die Klägerin hat geltend gemacht, bei ordnungsmäßiger Beförderung hätte der Waggon bereits am 23. Oktober 1918 vormittags entladebereit sein müssen; der Beklagte habe auch mit Rücksicht auf die leichte Verderblichkeit der Krabben und ihre Bedeutung als Volksnahrung wiederholt zugesagt, die Waggon mit Krabben ohne Unterbrechung bis Hamburg durchzuführen und sofort weiter nach Altona zu schaffen. Sie hat Klage auf Zahlung von 4268,75 M nebst Zinsen erhoben. Das Landgericht verurteilte den Beklagten. Das Oberlandesgericht wies dagegen die Klage ab. Der Revision der Klägerin wurde stattgegeben.

#### Gründe:

Dem Oberlandesgericht ist darin beizutreten, daß kein besonderer Vorvertrag zwischen den Parteien zustande gekommen ist, wodurch die Eisenbahn sich verpflichtet hätte, die ihr zur Beförderung übergebenen Krabben immer möglichst schnell nach Altona zu schaffen. Die Schreiben vom 31. Mai 1917 und 18. Juli 1918 sollten die Beteiligten beruhigen und in ihnen das Vertrauen erwecken, daß der begangene Fehler in Zukunft vermieden würde. Sie waren aber nicht dazu bestimmt, eine Verpflichtung zu übernehmen.

Dahingestellt kann es bleiben, ob nicht trotzdem die Schreiben von Bedeutung sind für die Auslegung der einzelnen späteren Frachtverträge. Denn die Revision ist auch dann begründet, wenn man davon ganz absieht. Wie unstreitig ist, handelte es sich um ein Gut, für dessen Beförderung es auf jede einzelne Stunde ankam, und dessen rechtzeitige Ankunft in Hamburg für die Ernährung der dortigen Bevölkerung von großer Bedeutung war. Das war der Eisenbahnverwaltung auch bekannt. Sie hatte daher auch die Verpflichtung, die Beförderung so schnell zu bewirken, wie es im ordnungsmäßigen Betriebe möglich war. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß es sich um ein Gut handelte, das der Gefahr des inneren Verderbens ausgesetzt war. Wenn diese Gefahr sich verwirklichte, so hatte die Eisenbahn nach § 459 Abs. 1 Nr. 4 HGB. an sich nicht für den Schaden aufzukommen. Nach Abs. 3 daselbst ist sie von der Haftung aber dann nicht befreit, wenn der Schaden durch ihr Verschulden entstanden ist.

Die Klägerin behauptet nun, daß die Ware unterwegs irgendwo liegen geblieben sei, und diese Behauptung ist von dem Beklagten nicht bestritten. Falls aber die Ware einfach liegen geblieben ist, so ist sie

— anders kann die Behauptung nicht verstanden werden — liegen geblieben, ohne daß Verkehrshindernisse bestanden, welche auf die Beförderungsmöglichkeit einwirkten, so ist sie liegen geblieben, weil die zuständigen Beamten sich nicht um die Sendung kümmerten. In diesem Falle aber ergibt sich das Verschulden des Beklagten ohne weiteres. Die Voraussetzungen für den geltend gemachten Anspruch sind insoweit also gegeben. Die Klägerin macht mit Recht geltend, daß nicht noch die weitere Darlegung einer schuldhaften Handlungsweise notwendig war. Es bedurfte auch nicht des besonderen Beweises eines Verschuldens. Schon der Umstand, daß die regelmäßig erforderliche Zeit bei der Beförderung erheblich überschritten wurde, läßt nach den Erfahrungen des täglichen Lebens darauf schließen, daß die Beförderung schuldhaft verzögert ist. Demgegenüber genügt es nicht, daß der Beklagte das Vorliegen eines Verschuldens bestreitet. Er hätte sich insofern nicht einmal darauf beschränken dürfen, allgemein geltend zu machen, es seien besondere Beförderungsschwierigkeiten entstanden, sondern es wäre ein substantiiertes Bestreiten, eine Darlegung, welches besondere Hindernis die Verspätung verursacht habe, nötig gewesen. An einem derartigen Vorbringen fehlt es bisher vollständig.

Dabei ist es gleichgültig, ob die Ablieferung noch innerhalb der auf Grund der Eisenbahnverkehrsordnung bestimmten Lieferfristen erfolgt ist. Diese sind gemäß § 2 Abs. 4 EBD. durch Bekanntmachung vom 10. August 1914 außer Kraft gesetzt. Die Aufhebung ist auch nicht etwa ausschließlich zum Nutzen des Fiskus erfolgt, so daß sie ihn zwar nicht mehr händen, zu seinen Gunsten aber weiter wirkten. Vielmehr ist davon auszugehen, daß es bestimmte Lieferfristen nicht mehr gibt. Es ist also für das einzelne Beförderungsgeschäft immer, besonders unter Berücksichtigung der Bedürfnisse und Verhältnisse des Verkehrs und insbesondere auch der vorhandenen Beförderungsmöglichkeiten, zu prüfen, innerhalb welcher Zeit die Beförderung eines Guts bewirkt werden muß. Für diese Auffassung spricht auch die Erwägung, daß der Krieg zwar naturgemäß große Verkehrshindernisse schuf, aber doch andererseits auch besonders dringende Bedürfnisse hervorrief, denen nach Möglichkeit Rechnung getragen werden mußte.

Nach der bisher gegebenen Sachlage ist also anzunehmen, daß der Schaden von der Eisenbahn verschuldet und daher der Anspruch auf Schadensersatz begründet ist. Zur Entscheidung war jedoch der Rechtsstreit noch nicht reif, vielmehr erschien es geboten, dem Beklagten noch Gelegenheit zu geben, darzulegen, ob besondere Umstände vorgelegen haben, die ihn entlasten. Es wird Sache des Oberlandesgerichts sein, in diesem Sinne gemäß § 139 RPD. das richterliche Fragerecht auszuüben.“ . . .